



## Editorial: Mobiles des Suds, mobiles au Sud

Jérôme Lombard, Olivier Ninot

### ► To cite this version:

Jérôme Lombard, Olivier Ninot. Editorial: Mobiles des Suds, mobiles au Sud. Espace Populations Sociétés, 2010, 2-3, pp.155-165. ird-00608181

**HAL Id: ird-00608181**

**<https://hal.ird.fr/ird-00608181>**

Submitted on 12 Jul 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Jérôme LOMBARD**  
IRD, Centre France Nord  
UMR PRODIG 8586/215  
32, avenue Henri Varagnat  
93143 Bondy Cedex, France  
Jerome.lombard@ird.fr

**Olivier NINOT**  
CNRS  
UMR PRODIG 8586  
2, rue Valette  
75005 Paris, France  
olivier.ninot@univ-paris1.fr

## **EDITORIAL : MOBILES DES SUDS, MOBILES AU SUD**

### **MOVING AROUND THE SOUTH**

En 2008, le numéro d'*Espace Populations Sociétés*, consacré aux « nouvelles mobilités dans l'Europe élargie », focalisait l'attention sur les migrations internationales engendrées par l'arrivée de dix pays supplémentaires dans l'Union européenne. Tout en mettant en lumière l'augmentation des flux de migrants internationaux entre l'est et l'ouest du continent, il insistait sur l'existence d'une Europe « migrante » où vivre dans la mobilité apparaît comme constitutif des modes de vie. Ce double numéro de la revue *Espace Populations Sociétés* lui vient en écho et fait le point sur les mobilités dans les Suds<sup>1</sup>, non pas pour comparer les hémisphères et les continents entre eux mais pour rappeler que celles-ci, massives et variées, sont à la fois originales et partie prenante ou interrogatrices de la mondialisation à l'œuvre.

#### *De la mobilité, des mobilités, du Nord et du Sud*

Qu'entend-on ici par mobilités ? Ce terme polysémique englobe *a priori* divers mouvements dans l'espace. Par extension, on l'utilise aussi pour traduire les évolutions sociales. Dans un sens plus restreint, il renvoie à un type de mobilités particulier que sont les migrations dont il apparaît parfois comme synonyme. Partant d'une définition large, on entend sous ce terme de mobilité tous les déplacements dans l'espace, quelle que soient leur durée, leur rapidité ou leur dimension spatiale, allant des mouvements quotidiens aux migrations et des voyages (professionnels, touristiques, etc.) aux changements de résidence. Sur ces grandes catégories de mobilités se sont formés, en France, des champs de recherche spécialisés au sein desquels ont été produits quelques textes de référence marquant la construction des savoirs : dans les domaines de la migration (par exemple la Revue européenne des migrations internationales ou REMI), du tourisme (les travaux du collectif « MIT » : 2002, 2005), des transports (publications du Laboratoire d'économie des transports : Plat, 2003)<sup>2</sup>, des mobilités urbaines, résidentielles et quotidiennes (Dureau et al., 2000). Dans le monde anglophone, les réflexions ont essayé d'être plus globales et plus synthétiques et de considérer la mobilité comme un concept clé des sciences de la société d'aujourd'hui (Urry, 2005 ; Adey, 2009).

---

<sup>1</sup> Nous utilisons le pluriel afin de caractériser la diversité des contextes et des situations existant dans les différentes parties de l'hémisphère Sud.

<sup>2</sup> Voir aussi les dernières références en géographie des transports : Bavoux et al., 2005 ; Knowles et al., 2007.

Les recherches au Sud consacrées aux mobilités appréhendées de façon globale sont peu nombreuses, en dépit de travaux fournis mais partiels comme ceux du réseau Sitrass<sup>3</sup> sur les transports en Afrique ou des réflexions sur l'Afrique mobile (Bruijn et *al.*, 2001 ; Bredeloup, 2007). Les analyses développées par les chercheurs anglophones, pour importantes qu'elles soient, sont aussi incomplètes, par exemple celle récente codirigée par R. Mansell Prothero et M. Chapman (2010) qui n'aborde que très peu la dimension urbaine. Une partie de ces travaux rejoint par ailleurs ceux des institutions internationales comme la Banque mondiale sur les mobilités rurales, le désenclavement des villages par les pistes et les impasses dans lesquelles est plongé le transport des grandes métropoles et auxquelles il conviendrait de répondre (Dawson et Barwell, 1993 ; Porter, 2002 ; Kumar et Barrett, 2008).

Sur tous les continents, les mobilités confrontent et rapprochent des mondes supposés différents (par les migrations notamment), confortent des dynamiques telles que la motorisation des déplacements, la généralisation des techniques de communication à distance, l'entrecroisement des pratiques commerciales, introduisent dans l'imaginaire de chacun l'idée même de la mobilité, de ses ressources, en tous lieux (Médam, 2002). Alors que le modèle de mobilité, rencontré en Europe ou en Amérique du Nord, est considéré comme moderne, ramenant la diversité du monde à une simple comparaison, défavorable au Sud, et véhiculant nombre d'idées reçues<sup>4</sup> (dénoncées pour l'Afrique par l'ouvrage du géographe G. Courade (2006), l'anthropologue J.-F. Bayart (2004) rappelle combien les Suds, et l'Afrique en particulier, appartiennent au monde avec leurs propres façons d'être et de faire et qu'ils trouvent, dans la mondialisation, un prolongement d'eux-mêmes tout autant que celle-ci transforme les sociétés et les rapports sociaux en place. Les mobilités signent la présence des Suds dans l'époque contemporaine, en spécifiant les originalités de cette partie du monde. Elles donnent à voir des processus généraux comme l'insécurité politique, climatique ou écologique, qui accentue la fragilité des populations et enclenche des mouvements soudains de population. Elles soulignent la violence de la domination économique, comme l'entendaient J. Lombard, E. Mesclier et S. Velut (2006), la dureté de la dépendance à l'égard des flux mondiaux et métropolitains, la difficulté à sortir de l'enclavement, qui expliquent ou freinent les déplacements de multiples populations des Suds. Devenir immobile apparaît tellement incongru dans les sociétés du Nord et en déphasage avec les imaginaires que ces dernières ne font même plus attention à ce que celles des Suds leur disent sur les inégalités d'accès à la mobilité et sur les différenciations croissantes entre pans entiers de la population que pourtant elles connaissent.

### *Modernité, développement, inégalités : ce qu'interrogent les multiples mobilités des Suds aujourd'hui*

Des ouvrages en langue française, tels que « La Planète nomade » (Knafo, 1998) ou « Lieux et liens de la mobilité » (Capron et *al.*, 2005), ont fait un point récent sur les mobilités dans le monde. Cependant, cette livraison d'*Espace Populations Sociétés* est sans doute l'une des premières à aborder la question de façon globale et croisée dans les Suds. La réalité du terrain tout autant que la réflexion théorique justifient et légitiment le projet de rassembler des textes traitant de l'ensemble des mobilités dans ces parties du monde. Du point de vue de l'observation, les différentes mobilités ont des impacts les unes sur les autres. Elles s'imbriquent,

---

<sup>3</sup> SITRASS (Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne) est constitué de chercheurs, d'experts, de professionnels des transports et d'équipes de recherche d'Afrique et d'Europe. Cf. <http://www.sitrass.org>.

<sup>4</sup> Mobilités peu développées, résultant de modes de vies anciens, traditionnels et ruraux, portées par des moyens de transport archaïques, non motorisés, pauvres et inadaptés à leur temps.

s'enchevêtrent, sont interdépendantes : les migrants font du transport ou du commerce, en s'appuyant sur des réseaux communautaires et leurs ancrages multiples ; les mobilités résidentielles ont un impact sur les transports urbains et inversement ; les déplacements occasionnels (tourisme, vie de relations) bénéficient du développement des transports et sont amplifiés par la dispersion des familles dans des espaces de plus en plus vastes (migrations professionnelles), etc. D'un point de vue théorique, toutes les formes de mobilité, en se déployant, montrent qu'elles traitent, de façon différenciée ou complémentaire, de la même problématique : la gestion du temps et de l'espace par des populations, des individus, des familles, des groupes ethniques, en vue d'accéder à un espace, à un service, ou bien d'échapper à une contrainte, à une difficulté, à une crise. La multiplication des mobilités et leur interdépendance tiennent en outre au fait que les systèmes de transport, de plus en plus performants (vitesse, confort, prix), les rendent en partie substituables les uns aux autres et réversibles : selon V. Kaufmann (2005), les mouvements pendulaires de longue distance, la bi-résidentialité, les voyages à longue distance mais de courte durée sont fréquents et se présentent comme une alternative à d'autres mobilités (migrations, changement de résidence).

Se généralisent alors des formes multiples de mobilités, connues et moins connues, classiques (migrations internationales, déplacements quotidiens domicile/travail) et nouvelles, en lien avec l'évolution des modes de vie et l'amélioration des transports. Le panorama proposé ici, relatif aux différents types de mobilités, de motifs et projets, de catégories de mobiles, d'espaces dans lesquels elles s'inscrivent et où qu'elles contribuent à faire émerger, permet de s'interroger sur le sens qu'elles recouvrent pour les sociétés et les territoires et sur la signification qu'elles prennent en tant que révélateurs des dynamiques à l'œuvre. L'idée est de mettre en exergue la manière dont ces mobilités traduisent l'évolution des sociétés et des individus (consommation, émancipation par rapport aux familles, aux groupes, aux lieux), l'adaptation de marchés spécifiques à la compétition (par l'« informalisation » notamment), la transformation des espaces de vie et de circulation (espaces métropolitains, corridors de transport, enclaves dites « riches », espaces frontières).

La circulation, la fluidité, la rapidité apparaissent comme des solutions au déficit de développement et à la progression des pauvretés de tous types. Or un fait majeur émerge de cet ensemble de contributions consacrées aux Suds : l'absence ou presque de références au développement. Rarement, dans les articles présentés, il n'est question de ce processus qui a animé les réflexions dans les Suds dès les années 1950, même si on peut lire, dans un grand nombre de contributions, l'aspiration des individus et des groupes étudiés à vivre mieux et autrement, au travers de l'accomplissement de différents types de mobilités (« bouger » pour se loger dans de meilleures conditions, pour étudier, pour augmenter ses revenus, pour fuir la misère ou des dangers, etc.). Le fait que ce numéro ne comporte aucune approche économique des mobilités explique en partie cette absence de référence au développement. Trois autres facteurs sont à mentionner. En premier lieu, l'analyse des mobilités implique la plupart du temps une focalisation sur les individus ou des groupes humains relativement restreints plutôt que sur les sociétés elles-mêmes. Or l'échelle pertinente pour l'étude du développement est celle des sociétés, des nations, des États. Cette approche des pratiques individuelles n'est pas uniquement un biais méthodologique. Elle est associée à ce qui caractérise, au Nord en particulier, le monde contemporain « hypermoderne » (Ascher, 2000 ; Aubert, 2010) : individualisation, nouveau rapport au temps comme à l'espace, flexibilité, consommation et primauté du marché, importance des TIC et des transports. En second lieu, la variété des situations qu'on rencontre désormais dans les Suds (pays émergents, pays en développement et PMA) rend de moins en moins systématique et évidente l'association entre Sud et développement. En outre, l'enrichissement progressif du paradigme dont témoigne le foisonnement sémantique des

adjectifs qui s'y rapportent (durable, local, etc.) contribue à dépayser le développement pour en faire un concept universel, applicable au Sud comme au Nord. Enfin, en troisième lieu, la relation entre mobilités et développement n'est plus une notion prégnante des analyses menées au Sud. D'autres liens entre processus trouvent une place dans la compréhension des mobilités qui, aujourd'hui, ne s'appréhendent plus en opposition à l'ancrage territorial (Dureau, Hily, 2009). Elles constituent en revanche un moyen pour en disposer dans le monde contemporain. C'est désormais à l'aune de ce couple mobilité/ancrages que se développent avec force des inégalités inédites, notamment territoriales, sans pour autant que les anciennes ne se réduisent.

Les mobilités « globales », caractérisées par la place croissante de l'individu et la liberté de circuler, sont ainsi le fait de populations insérées dans des économies en transition, dépendantes ou émergentes, qui adaptent ou inventent de nouvelles règles, de nouveaux modèles sociaux, de nouveaux pouvoirs, dont le résultat est d'accaparer, à leur profit, les projets territoriaux, les plans d'aménagement, les infrastructures, les équipements et les aides publiques au développement local, censés au contraire créer de nouveaux équilibres (Kaufmann et Jemelin, 2004). Dans le même temps, l'absence de moyens de déplacement aboutit la plupart du temps, mais pas toujours, à l'immobilité et à l'assignation à un territoire particulier, sans possibilité d'en sortir<sup>5</sup>. Ces populations et pratiques diversifiées interrogent au premier chef l'État central dont il est fait peu écho dans ce numéro double. Il reste transversal à toutes les contributions mais sa recomposition, sa transformation et le rôle qu'il joue dans les mobilités ne sont pas abordés. Comme si l'État accompagnait la mondialisation des comportements, la généralisation des déplacements à différentes échelles, sans plus tenter de réguler, d'équilibrer et de rendre possibles pour tous ces transformations du rapport à l'espace aussi fondamentales. La réflexion de J. Attali (2005) sur « *L'homme nomade* » est à ce sujet explicite et pose question : elle passe sous silence le rôle de l'État qui n'apparaît plus déterminant, semble-t-il, pour l'avenir des sociétés modernes.

*Des individus aux sociétés, des quartiers urbains aux continents : projets individuels et collectifs, espaces de vie et territoires en construction dans les mobilités*

L'appel à contributions se voulait général, globalisant et en même temps éclairant sur trois points particuliers : les mobilités comme révélateurs de multiples évolutions dans les Suds ; les façons de « bouger » et les motifs qui président aux mobilités ; les catégories sociales et les nouvelles formes d'inégalités au regard de la mobilité. La volonté de centrer sur les nouvelles mobilités se justifie en partie par l'hypothèse suivante : celles-là sont le témoin des dynamiques à l'œuvre dans les Suds, elles montrent ces parties du globe comme étant en mutation et proposant à notre regard des pratiques originales, diverses.

Les propositions reçues ont plus ou moins intégré cette dimension de la nouveauté ou de ce qui, parmi les mobilités contemporaines, est le plus nouveau. Cependant, les conditions actuelles et objectives dans lesquelles se produisent et se formulent les réponses à un tel appel à contributions apparaissent de plus en plus pas défavorables. Plus de 80 résumés ont été proposés à la revue, concrétisant ainsi le succès de la thématique mais indiquant aussi le besoin pour les chercheurs, enseignants chercheurs et doctorants de publier à tout prix, quitte à s'écarter de la thématique principale<sup>6</sup>. Nombre de propositions accordaient ainsi une place relativement accessoire aux mobilités entendues comme nous le souhaitons. Généralement, elles constituaient

---

<sup>5</sup> M. Bertrand, par ailleurs un des auteurs de cette livraison, parle de « confinement territorial » (Bertrand, 2010 : 12).

<sup>6</sup> La modification importante des modalités et des critères d'évaluation de la recherche en France explique en particulier cette course à la publication.

un thème annexe à d'autres recherches. Par exemple, un grand nombre d'entre elles cachait, sous le terme de mobilité, des analyses centrées sur l'aménagement urbain ou sur les stratifications socio-spatiales, qui ne pouvaient entrer dans ce numéro. Parmi ces propositions, nous avons privilégié celles qui avaient pour objectif d'aborder un des trois points soulevés ci-dessus, de montrer des mobilités encore peu connues et peu documentées ou anciennes et en renouvellement, toutes proprement contemporaines car témoignant de faits majeurs traversant les Suds. Ce parti-pris a conduit à éviter une multiplication d'études trop proches, à privilégier la diversité, tout en étant sensibles à la portée générale de chaque cas présenté. En définitive, les propositions sur les villes, sur les migrations du Sud vers le Nord, sont apparues dominer le panel et éclipser celles déployées entre Suds ou reliant le Nord au Sud. Ainsi, nous avons déploré ne recevoir que deux résumés sur les mobilités des « riches » (hommes d'affaires, rentiers, diplomates, sportifs, etc.), pourtant significatives, perçues comme hypermodernes, ayant valeur de modèle et alimentant les fantasmes. Le monde rural a disparu des réponses sur les mobilités dans les Suds, comme s'il n'était plus considéré à sa juste place dans certaines parties du monde, oublié, alors qu'il fait l'objet de processus de différenciation marqués entre campagnes intégrées à la dynamique urbaine et métropolitaine et celles qui restent à l'écart. Les propositions se sont concentrées sur l'Amérique latine, un peu moins sur l'Afrique et peu sur l'Asie. Le déficit sur certains thèmes<sup>7</sup>, que ne manquera pas de soulever la lecture de ce double numéro d'*Espace Populations Sociétés*, tient aussi à la provenance géographique et scientifique des contributeurs. Il s'agit principalement d'auteurs du Nord, ayant une longue expérience de recherche dans les Suds, mais on compte peu de propositions venant du Sud, formulées en anglais notamment, ce qui limite la portée de notre approche.

Quatre ensembles organisent les deux volumes. Le premier s'ouvre avec un groupe de quatre articles présentant des types de mouvements et des catégories de mobiles pour le moins inhabituels dans les Suds et résolument contemporains. Directement liés à la place des Suds dans le monde, à l'influence aussi du Nord sur le Sud, ils soulignent surtout le parcours de sociétés et d'économies en transition.

*Religieux, réfugiés, missionnaires, personnels d'ONG, touristes : des allers-retours, des va-et-vient constitutifs de modes de vie*

L'article de M. Lasseur (**Islam et christianisme en mouvement : mobilités géographiques et changement religieux au Cameroun**) montre combien le développement des religions est lié au déplacement des missionnaires prosélytes, extrêmement mobiles dans l'espace camerounais et d'Afrique centrale. Sans mobilité de leurs leaders, point de propagation des religions mais, sans déploiement spatial des religions, pas de nouvelles mobilités de fonctionnaires, d'employés, de commerçants, attirés autant par l'existence d'une église ou d'une mosquée que par les opportunités d'emplois. Plus généralement, à travers le cas répandu de la diffusion de courants religieux, M. Lasseur montre que la mobilité est aujourd'hui constitutive des modes de vie dans les Suds. Autant sinon plus que la proximité cultivée dans l'ancrage, elle apparaît comme un ciment de plus en plus fort des activités sociales et économiques. Être proche n'est plus une simple question de distance : avec la révolution des transports sur le continent africain, il est désormais aisé pour un grand nombre de personnes de circuler, de se déplacer, d'aller et de revenir.

---

<sup>7</sup> Cependant, une partie des thèmes et types de mobilités absents du numéro est documentée ailleurs et depuis longtemps, par exemple les mobilités pastorales saisonnières au Sahel (Gallais, 1984), qui font toujours l'objet de recherches spécifiques, les relations villes / campagnes qui trouvent dans les dynamiques contemporaines matière à se renouveler (Chaléard, 1996), les mobilités liées aux formes territoriales de type archipel (Bonnemaison, 1996) ou celles liées aux fronts pionniers, par exemple en Amazonie (Arnaud de Sartre, 2006).

La contribution d'H. Simon-Lorière (**Catégories et reconfigurations migratoires en Afrique de l'Ouest. L'exemple de la guerre civile du Libéria**) traite des déplacements de populations réfugiées en Afrique de l'Ouest à la suite du conflit sanglant au Libéria. L'auteur insiste sur leur importance et les conséquences pour les pays voisins obligés d'accueillir des réfugiés en nombre important. Le propos a le mérite de mettre en lumière les difficultés auxquelles se heurtent nos processus de catégorisation lorsqu'ils traitent, à partir d'approches mono-centrées, de populations en mouvement, réfugiées, anciennement immobiles redevenus migrantes le long de routes migratoires anciennes, intégrées à des diasporas déployées à l'échelle du monde (populations libériennes en Amérique du Nord notamment).

En contre-point de mobilités contraintes dans leur destination et leur durée, souvent forcées, en tout cas subies, se présentent celles des « humanitaires » qui font preuve d'une grande capacité à se déplacer dans des espaces que les conflits et catastrophes écologiques et humanitaires rendent peu accessibles. Les Suds sont particulièrement concernés par la circulation de ces « expats » dont nous parle M. Redon (***Mobilis in mobili. Des vies « en mobilité » au Sud : les « expats » de l'humanitaire au Timor-Leste et en Haïti***). Si peu d'humanitaires se sont déplacés à la Nouvelle Orléans après l'ouragan Katrina, en revanche, après le séisme qui a touché Haïti, le monde entier s'est rendu à Port-au-Prince. Ces mouvements spécifiques de populations à la surface du globe, au gré des catastrophes, sont devenus partie prenante des économies et des sociétés du Nord, dont les conceptions du Sud pauvre, la capacité à se projeter en masse et avec une logistique importante sur des « théâtres d'opérations » humanitaires ou militaires, font partie des nouveaux attributs de sa supposée « supériorité », déterminent de nouveaux rapports de coopération, d'assistanat et de dépendance, alimentent un processus réactivé de compassion, voire de pitié, se traduisant par l'existence généralisée d'un nouveau business. Mais cette façon de se déplacer est aussi le propre des habitants des pays en proie aux conflits et aux catastrophes : des Brésiliens, des Indonésiens, des Soudanais deviennent spécialistes de « l'humanitaire » et croisent, sur tous les continents, Américains, Allemands ou Français. La mobilité des « humanitaires » confirme l'idée d'un monde unique confronté au même futur.

Des populations réfugiées et des personnels humanitaires aux touristes, il y a un monde. Celui qui sépare, d'un côté, des territoires et des sociétés en proie à des crises majeures, de l'autre, des territoires pacifiés et des sociétés plus riches d'où émergent des classes moyennes et aisées pour lesquelles se déplacer est un loisir, visiter son propre pays ou l'étranger est une mode désormais accessible. Le tourisme se développe aussi au Sud, là où parfois ont eu lieu des catastrophes ou des conflits, en se présentant comme le marqueur de mutations économiques et culturelles en marche, ancrant plus fermement les Suds dans les modèles mondialisés. D'après les propos de Ch. Cabasset-Semedo, d'E. Peyvel, d'I. Sacareau et de B. Benjamin Taunay (***De la visibilité à la lisibilité du tourisme domestique en Asie : quelques réflexions à partir des cas chinois, indiens, indonésiens et vietnamiens***), le tourisme asiatique est en plein boom. Il se développe au sein même de chaque pays, il a pour objectif la découverte des sites et paysages méconnus des cultures nationales, il concerne les classes moyennes chinoises, indiennes, indonésiennes et vietnamiennes, happées par le développement économique. S'il peut alors être le produit de l'éclatement des familles entre différentes villes et entre les villes et les campagnes, le tourisme résulte surtout dans ces pays d'un changement de paradigme qui place la mobilité au cœur des processus de compréhension de l'ailleurs, des autres territoires, des autres cultures.

La deuxième partie du premier volume rassemble quatre articles qui, se distinguant des précédents, traitent de « grands mouvements » déployés à grande échelle et dans le temps long.

Leur saisie instantanée permet de révéler le changement de contexte et l'évolution radicale des problématiques.

*Enclavement, marginalité, villes et campagnes, écarts de richesses, fronts pionniers, migrations de travail et d'étudiants : mobilités et différenciations spatiales dans les Suds*

C. Fournet-Guérin (**Madagascar, île immobile ? Paradoxes, contraintes et essor des mobilités dans un pays du Sud**) se penche sur un territoire national îlien, Madagascar, considéré comme à l'écart du monde et de la croissance de la mobilité sur tous les continents. Or cette contribution montre l'importance des déplacements internes et externes à l'île, ceux des Comoriens voisins, très présents dans l'économie locale, ceux des étrangers lointains (Chinois, Thaïlandais), attirés par les opportunités d'emplois et de revenus dans le secteur minier ou en revanche ceux des élites malgaches parties en Europe. Les mobilités locales sont aussi celles des nationaux qui se moulent sur le calendrier agricole pour se déplacer dans le pays. De même, les citadins, toujours attachés à leurs origines rurales, effectuent chaque année un aller-retour au village pour visiter les tombes des ancêtres. C'est cette palette de mouvements, en particulier de phénomènes connus (fronts pionniers notamment) mais peu documentés à Madagascar, qui est intéressante, car ils se déploient dans et hors du pays, en faisant de l'île un espace en définitive central. L'examen de l'intrication des mouvements entre eux et l'analyse des effets des déplacements à longue distance sur les pratiques de l'espace à courte distance auraient sans doute aidé à mieux éclairer les dynamiques locales mais, ici, la recherche de terrain se heurte à la difficulté d'approcher les systèmes de transport.

Dans son article, K. Bennafla (**Mobilités et politique à Sidi Ifni, ville isolée du Sud marocain**) attire l'attention sur une petite ville du sud du Maroc où, dans un contexte de marginalisation récente au sein de l'espace national, différents mouvements migratoires se mêlent : migrations des locaux, retour des Marocains d'Espagne, tourisme, bi-résidence, arrivée des Africains en provenance du sud du Sahara. Ville que l'histoire a érigée en carrefour, Sidi Ifni souligne la persistance de l'effet de lieu sur les populations isolées, enclavées, migrantes mais toujours attachées à leur origine (y compris les anciens colons espagnols). L'appréhension en un même lieu de toutes les mobilités est cependant contrainte par le niveau scalaire privilégié qui, tout en traduisant la présence au monde de chaque portion de l'espace, freine les possibilités d'élargissement de la réflexion à d'autres échelles. Mais cela n'enlève rien à la portée générale de cette étude. Sidi Ifni se présente comme un cas archétypal de ville carrefour où les mobilités s'alimentent à des différentiels proches (le sud du pays par rapport au reste du Maroc) ou lointains (le Maroc et l'Europe), positifs pour les uns (niveau de vie qui attire les touristes européens) et négatifs pour d'autres (ce qui pousse les marocains à émigrer). En définitive, un monde à l'échelle d'une ville et une ville à l'unisson du monde.

L'émigration éthiopienne à Beyrouth, décrite par A. Dahdah (**Mobilités domestiques internationales et nouvelles territorialités à Beyrouth, Liban**), est caractéristique des phénomènes de fuite des régions pauvres du Sud. Cependant, à travers une des catégories majeures des mobilités mondiales, ces travailleurs fragiles et dominés, en particulier les jeunes femmes à la recherche d'emplois de domestiques, l'article présente un courant migratoire signifiant pour le pays d'accueil et le cosmopolitisme beyrouthin. A leur niveau, ces « bonnes » éthiopiennes en mouvement participent à la construction des métropoles du monde, bousculant par leurs voyages les systèmes en place, les référents, les repères locaux, plaçant la capitale libanaise à l'interface de plusieurs mondes - Asie et Afrique - qui ne se rejoignaient pas habituellement. L'importance du phénomène de la mobilité des « bonnes », tant numériquement que pour ses impacts sur la métropole, contraste avec la discrétion de leur présence en ville et



dans les foyers. Ces jeunes femmes symbolisent ainsi une mobilité déjà ancienne, sans cesse renouvelée car engendrée par les immenses écarts de richesses existant entre les Suds.

Les étudiants que nous présentent à la fois G. Tati (**Student migration in South Africa: A special reference to the youth from francophone Africa**) et R. Balac (**Les mobilités internationales des étudiants marocains**, article présenté en fin de volume sous forme de dossier pédagogique) sont une des catégories de population qui, depuis des décennies, mettent aussi en relation différents contextes géographiques. D'un côté, le flux classique d'étudiants marocains qui se dirigent vers la France et l'Europe, de l'autre, dans une direction opposée, en écho d'une certaine façon aux flux Sud - Nord, les migrations d'étudiants africains vers l'Afrique du Sud. Les législations restrictives à l'entrée dans l'espace Schengen ou les problèmes récurrents de cohabitation entre étrangers et nationaux, rencontrés en Afrique du Sud, font partie de l'horizon des candidats étudiants. Cela ne les dissuade pas de tenter l'aventure, soit pour élever leur niveau de qualification avant le retour au pays, soit pour s'installer sur place comme de nombreux jeunes l'essaient en Afrique du Sud, soit pour trouver un espace relais avant de repartir ailleurs dans le monde, en particulier en Amérique du Nord. Ce qui apparaît ici plus que tout, c'est le lien potentiel entre études à l'étranger et émergence de classes moyennes et supérieures, au Maroc notamment, qui trouvent dans la migration internationale un élément de référence et de formation pour s'intégrer dans le monde moderne, développer une mobilité multiscalaire, initier de nouvelles façons de se déplacer. Dans les deux présentations, les relations entre migrations internationales et pratiques de déplacement dans la ville ou le pays d'accueil ne peuvent être davantage traitées dans la mesure où elles constituent des champs originaux de recherche qui transcendent les clivages habituellement utilisés et sur lesquels les données restent partielles.

Le second volume porte sur les grandes agglomérations urbaines du Sud, des terrains sur lesquels l'intrication entre les multiples mobilités, par ailleurs difficile à saisir, est susceptible d'être mieux repérée. Le premier groupe d'articles questionne la problématique des migrations comme révélatrice du difficile processus d'intégration en ville.

*Arriver en ville, s'intégrer, trouver sa place : du déracinement à la construction de nouveaux ancrages*

Dans les contributions de M. Bertrand (**Migration internationale et métropolisation en Afrique de l'Ouest : le cas des Zabrama du Grand Accra, Ghana**) et d'E. Doré (**Du migrant au citoyen : mobilités et apprentissage de la vie urbaine chez les jeunes adultes d'un quartier pauvre de la périphérie de Lima**), la question est celle de l'intégration en ville de nouveaux arrivants, confrontés à la nécessité de reconstruire une identité, un territoire, par l'acquisition de nouveaux ancrages dans un espace où la communauté constitue le seul repère et la seule référence. Le texte de M. Bertrand insiste sur la prise en compte du temps long des migrations internationales (plusieurs décennies) pour comprendre les démenagements dans la ville des vieux quartiers d'immigrants (*zongo*) et les installations de plus en plus périphériques. Elle met l'accent sur le façonnement de ces gigantesques agglomérations par l'histoire et les mobilités des gens, qui fonctionnent à plusieurs échelles, celle du quartier, celle du Grand Accra, celle enfin de l'Afrique de l'Ouest (entre Niger et Ghana). La contribution d'E. Doré aborde, quant à elle, la question de l'intégration à Lima pour de jeunes montagnards arrivés des Andes. La stigmatisation de l'immigrant annihile chez lui toute volonté de bouger et de découvrir son nouveau lieu de vie ; il reste confiné dans son quartier situé à plusieurs kilomètres du centre-ville. C'est en étant mobile dans le nouvel espace qu'il arrive, en transgressant les interdits, à évoluer et à s'insérer en tant que jeune dans la fabrique urbaine. Ici à Lima, les Péruviens

d'origine andine, montagnards et supposés archaïques, rejoignent les Nigériens musulmans d'Accra qui, malgré les handicaps, émergent sur la scène politique et économique locale.

Le texte de J. Le Gall (**Nouvelles « mobilités maraîchères » à Buenos Aires : les migrants boliviens à l'œuvre**) présente une autre modalité de la construction d'ancrages en ville, qui correspond potentiellement à une seconde phase. Les Boliviens mettent à profit leurs savoir-faire, en particulier des « savoir-circuler », pour prendre place dans une ville qui, à l'origine, n'est pas la leur. Dans cet article, nous retrouvons l'articulation entre un phénomène migratoire et l'organisation des circulations dans la région urbaine de Buenos-Aires. La transformation de l'activité maraîchère dans la capitale argentine est de plus en plus le résultat de l'insertion dans l'agglomération des « Bolitos », devenus de puissants producteurs, grossistes et transporteurs. Leurs réseaux s'étendent sur l'ensemble de la ville et permettent à de nouveaux arrivants de s'intégrer et de concurrencer les maraîchers traditionnels, Italiens, Japonais ou Portugais. Résultat, les migrants sont maraîchers, les maraîchers sont migrants, ils recomposent des espaces de vie et des fonctions économiques dans la mobilité, autour d'un phénomène communautaire qu'est la migration.

#### *Changements de résidence et déplacements quotidiens : mobilités et inégalités urbaines*

Le dernier groupe d'articles du second volume a pour enjeu de mettre en évidence, dans quelques grandes agglomérations du Maghreb, d'Amérique latine et d'Afrique subsaharienne, les transformations de la mobilité quotidienne en lien avec les changements de résidence et l'évolution des modes de transports. La question centrale est la suivante : comment « [...] *appréhender les mobilités urbaines en intégrant dans une même approche mobilités résidentielles et mobilités quotidiennes, qui ont donné lieu au cours des dernières décennies à la constitution de champs de recherche cloisonnés* » (Dureau, Hily, *op. cit.* : 18) ? Ce volet souligne surtout la croissance des inégalités dans des espaces urbains d'autant plus compartimentés qu'ils s'étendent de plus en plus et sont animés de configurations socio-territoriales en voie de complexification.

Un des défis urbains majeurs est le transport des citoyens. L'accès à la ville et à ses opportunités passe par le développement économique, social et spatial du transport dans et entre les quartiers des villes des Suds. Or la contribution de L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet et M. Sahabana (**Entre contraintes et innovations : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne**) insiste sur les difficultés d'accès aux services de transport dans les zones périphériques non loties et enclavées des villes d'Afrique, qui concentrent une part importante des populations à bas revenus, peu d'emplois et, de ce fait, deviennent de véritables « trappes à pauvreté ». Le double mouvement de mise en commun des véhicules individuels (voitures particulières transformées en taxi pour plusieurs) et d'individualisation des modes collectifs (succès déjà ancien des petits véhicules, apparition plus récente des motos-taxis) permet de compenser les difficultés des pauvres à se déplacer mais cela ne satisfait qu'en partie des populations qui ne trouvent pas toujours dans leurs quartiers services de qualité et opportunités d'emploi.

La fragmentation urbaine d'un côté, le rôle du transport comme système plus ou moins intégrateur de l'autre, se retrouvent dans les trois exemples de métropoles présentées par F. Demoraes, V. Gouëset, M. Piron, O. Figueroa et S. Zioni (**Mobilités quotidiennes et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago du Chili et São Paulo**). Dans ces grandes villes sud-américaines, très étalées et peu denses, les quartiers centraux sont habités par les populations favorisées disposant de voitures particulières et donc potentiellement mobiles. Ils s'opposent aux

quartiers périphériques, plus pauvres et mal desservis. Les auteurs soulignent que les espaces péricentraux ou de première couronne périphérique, en quelque sorte intermédiaires et socialement hétérogènes, présentent des conditions de mobilités contrastées, variables selon l'offre de transports collectifs publics. A Sao Paulo et à Bogota (malgré les différences de taille), plus qu'à Santiago du Chili où le transport collectif dessert finement et complètement l'ensemble des quartiers de la ville, il semble que la « fracture entre la ville centre et les municipes périphériques » croisse avec la diminution de l'offre de transport. Sans qu'une alternative par le transport individuel n'existe. Les auteurs vont jusqu'à parler « d'effet territorial », visiblement décisif, pour expliquer les différences entre les conditions de mobilité quotidienne dans les trois villes.

L'accès aux transports motorisés et notamment à l'automobile ainsi que le désir d'accession à la propriété ont entraîné, dans les grandes villes du Maghreb, une évolution quelque peu différente de la répartition de la population, se traduisant par un déplacement vers les périphéries. B. Florin et N. Semmoud (**Mobilités résidentielles et territorialisations dans les villes du Maghreb : entre exclusion et intégration**) mettent en évidence l'émergence de ces périphéries en lien avec les transformations des modalités d'accès au logement, l'émergence de classes moyennes et de modes d'habiter qui leur sont propres, l'apparition de nouvelles polarités consécutives à l'adoption de nouvelles pratiques commerciales. Elles parlent du renforcement dans ces villes de la fragmentation urbaine. Reste cependant en suspens la question des conséquences sur les mobilités quotidiennes, sur les systèmes de transport et aussi sur les façons dont les populations, notamment les classes moyennes, se représentent l'espace comme une aire d'évolution libre, faite de lieux particuliers en réseau. Les limites administratives ne sont plus les principales lignes de rupture et de segmentation : les inégalités de richesse, d'offre de services, d'emploi ou de transports en commun compartimentent plus fortement des villes désormais étendues.

L'article de J.-F. Valette et B. Tallet (**Une ville qui bouge, une ville qui change. Métropolisation et redistribution de la population dans l'agglomération de Mexico**) vient clore la réflexion sur les mobilités urbaines en montrant combien Mexico n'est plus seulement une ville qui attire mais d'abord une ville qui redistribue. Sur la période 1995-2000, alors que la croissance naturelle a fait augmenter la population d'1,8 millions de personnes, le solde naturel est devenu négatif et surtout la population s'est répartie autrement dans la métropole (à hauteur de 1,4 millions de mouvements), donnant aux périphéries ou « marges internes » un poids démographique beaucoup plus important qu'auparavant. Ces nouvelles centralités périphériques qui polarisent de plus en plus les classes moyennes apparaissent dans la plupart des agglomérations urbaines des Suds (par exemple au Maghreb dans l'article précédent) et deviennent les moteurs du développement urbain contemporain.

Desserrement spatial de la population, émergence de classes moyennes, nouveaux pôles urbains en banlieue, recours à l'automobile, mobilité accrue d'un côté ; enclavement des quartiers périphériques, difficultés d'accès aux transports pour les populations résidentes, confinement au local, mobilité réduite : les processus à l'œuvre dans les grandes villes des Suds ne participent pas d'un modèle univoque. Tout en rappelant un développement métropolitain qui n'est pas spécifique du Sud, ceux-ci varient selon le pays, la taille de l'agglomération, les politiques publiques locales, l'angle d'approche aussi. Il convient de reprendre le propos de F. Dureau et J.-P. Lévy (2007 : 144) lorsqu'ils parlent, pour les métropoles du Sud et du Nord, de « [...] processus divers qui agissent dans la simultanéité ». A nous de mieux observer, de multiplier les analyses, de croiser les mobilités (résidentielles et quotidiennes, résidentielles et internationales, quotidiennes et internationales), encore plus que nous ne l'avons fait dans ces deux volumes. Dans la perspective d'une analyse globale des multiples mobilités, constitutives des modes de

vie contemporains, accessibles à beaucoup et instrumentalisées dans les projets du quotidien comme du long terme, le décloisonnement des champs scientifiques (et des spécialités) et la convergence des constructions conceptuelles restent à développer. A nous de saisir en quoi l'approche par les mobilités permet, ici et là, d'entrer dans l'ère du mouvement, une « [...] *catégorie de la pensée susceptible de produire des concepts, des démarches et des grilles de lecture adaptées aux mutations des systèmes d'organisation du réel spatial* » (Steck, 2010).

Ce double numéro invite à poursuivre le décentrage de nos cadres d'analyse, en enrichissant, autant que possible les références, catégories et modèles produits au Nord, quitte à s'en éloigner, ainsi que le suggèrent les tenants des « *subaltern studies* » présentés par J.-L. Racine (2006) à propos de « l'Inde émergente ». Ces modèles et catégories ne suffisent pas à décrire et à expliquer la complexité des processus observés dans des Suds de plus en plus divers alors que, dans le même temps, la production théorique et conceptuelle à partir des phénomènes vus au Sud reste moins importante. Pourtant, la portée générale des contributions ici rassemblées apparaît clairement dans les différentes expressions d'une mobilité plus ou moins croissante. Certains types de mobilité, qui s'imposent comme quasi-modèles au Sud, recouvrent une dimension heuristique bien utile pour comprendre les processus émergents dans le monde, y compris au Nord (par exemple, les mobilités comme réalisation de plusieurs objectifs concomitants, voyage et commerce ; les navettes quotidiennes effectuées en véhicule partagé à plusieurs)<sup>8</sup>. Ainsi, en reprenant l'hypothèse plus générale des anthropologues sud-africains J. et J. Comaroff (2010 : 98), nous pouvons avancer l'idée que les mobilités observées au Sud préfigurent peut-être les évolutions à venir dans le monde, au Sud comme au Nord.

## REFERENCES

- ADEY P., 2009, *Mobility*, London, Routledge.
- AUBERT N. (éd.), 2010, « La société hypermoderne : ruptures et contradictions », *Changement social*, 15.
- ARNAULD DE SARTRE X., 2006, *Fronts pionniers d'Amazonie. Les dynamiques paysannes au Brésil*, Paris, CNRS Editions.
- ASCHER F., 2000, *La société hypermoderne*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- ATTALI J., 2005, *L'homme nomade*, Paris, Livre de poche.
- BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P., 2005, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin.
- BAYART J.-F., 2004, *Le gouvernement du monde. Une critique politique de la mondialisation*, Paris, Fayard.
- BERTRAND M., 2010, « Mobilités, pauvretés : les villes interrogées », *Revue Tiers Monde*, 201, janvier-mars, p. 7-23.
- BONNEMAISON J., 1996, *Les fondements géographiques d'une identité : l'archipel du Vanuatu. Essai de géographie culturelle*, Paris, ORSTOM.
- BREDELOUP S., 2007, *La « diams'pora » du fleuve Sénégal*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail.
- BRUIJN M. de, VAN DIJK R., FOEKEN D. (éd.), 2001, *Mobile Africa. Changing patterns of movement in Africa and beyond*, Leiden, Brill.
- CAPRON G., CORTES G., GUETAT-BERNARD H. (éd.), 2005, *Lieux et liens de la mobilité*, Paris, Belin.

<sup>8</sup> Ph. Gervais-Lambony et F. Landy (2007 : 13) parlent de l'indispensable « [...] *possibilité du regard de l'Autre sur "Nous"* ». Cependant, et il ne faut pas être naïf, il est difficile de se départir de nos propres références acquises dans nos systèmes individuels, familiaux et collectifs d'éducation, d'étude et de formation. Sans doute, et malgré nos précautions, ce numéro renvoie par trop à une vision des Suds par les mobilités contemporaines, en partie pensées de notre Nord.

- CHALEARD J.-L., 1996, *Temps des vivres, temps des villes. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala.
- COLLECTIF « MIT », 2002, *Tourismes 1, Lieux communs*, Paris, Belin, Collection Mappemonde.
- COLLECTIF « MIT », 2005, *Tourismes 2, Moments de lieux*, Paris, Belin, Collection Mappemonde.
- COMAROFF J., COMAROFF J., 2010, *Zombies et frontières à l'ère néolibérale*, Paris, Les Prairies ordinaires.
- COURADE G. (éd.), 2006, *L'Afrique des idées reçues*, Paris, Belin.
- DAWSON J., BARWELL I., 1993, *Roads are not enough: New perspectives on rural transport planning in developing countries*, London, Intermediate Technology Publications.
- DUREAU F., DUPONT V., LELIÈVRE E., LÉVY J.-P., LULLE T. (éd.), 2000, *Métropoles en mouvements*, Paris, Anthropos/IRD.
- DUREAU F., LÉVY J.-P., 2007, « Villes et mobilités : un éclatement des clivages Nord-Sud ? », *Autrepart*, 41, p. 135-148.
- DUREAU F., HILY M.-A., 2009, *Les mondes la mobilité*, Presses universitaires de Rennes.
- GALLAIS J., 1984, *Hommes du Sahel*, Paris, Flammarion.
- GERVAIS-LAMBONY PH., LANDY F., 2007, « On dirait le Sud », *Autrepart*, 41, p. 3-14.
- KAUFMANN V., 2005, « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118, p. 119-135.
- KAUFMANN V., JEMELIN C., 2004, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales », Communication au colloque *Espaces et sociétés aujourd'hui. La géographie sociale dans les sciences et dans l'action*, Rennes, 21-22 octobre ([www.univ-lemans.fr/lettres/eso/evenements/contributions\\_10\\_2004:kv.pdf](http://www.univ-lemans.fr/lettres/eso/evenements/contributions_10_2004:kv.pdf)).
- KNAFOU R. (dir.), 1998, *La planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Paris, Belin.
- KNOWLES R., SHAW J., DOCHERTY I. (éd.), 2007, *Transport Geographies*, Oxford, Blackwell Publishing.
- KUMAR A., BARRETT F., 2008, *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*, Africa Infrastructure Country Diagnostic.
- LOMBARD J., MESCLIER E., VELUT S., 2006, « La mondialisation : objet géographique », in Lombard J., Mesclier E., Velut S. (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, Paris, IRD-ENS, p. 13-42.
- MANSELL PROTHERO R., CHAPMAN M., 2010, *Circulation in Third World Countries*, London, Routledge, à paraître.
- MEDAM A., 2002, *Labyrinthes des rencontres*, Montréal, Fides.
- PLAT D., 2003, *Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne*, Université Louis Lumière Lyon II, Mémoire d'habilitation à diriger des recherches.
- PORTER G., 2002, « Living in a Walking World: Rural Mobility and Social Equity Issues in Sub-Saharan Africa », *World Development*, vol. 30, n° 2, p. 285-300.
- RACINE J.-L., 2006, « L'Inde émergente ou la sortie des temps postcoloniaux », *Hérodote*, 120, 1<sup>er</sup> trimestre, p. 28-47.
- STECK B., 2010, « Trace et marque : de la mobilité au territoire », in Galinon-Mélénec B. (dir.), *L'Homme trace*, Paris, CNRS éditions, à paraître.
- URRY J., 2005, « Les systèmes de mobilité », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118, p. 23-35.